Berliner Bahnen

Katalog 90/91

Sie sind auf der richtigen Spur

Spring 2007 - Scan by HM

Mit TT sind Sie auf der richtigen Spur!

'TT' ist die Bezeichnung für die Modelleisenbahnen des internationalen genormten Maßstabes 1:120 mit einer Spurweite von 12 mm. Diese kleine Modellbahngröße der "Goldenen Mitte" zwischen H0 und N wurde erstmals im Jahre 1945 in den USA entwickelt.
Die Modellbahngröße TT erhielt den Namen "table top", da sie durch ihre Maße ideal für den heimischen Platz bei gleichzeitig sehr kompletter Modellbahnanlage äußerst raumsparend beziehungsweise auf einer Tischplatte aufzubauen ist.
Über Großbritannien, Belgien und die Schweiz gelangte die Nenngröße TT ab dem Jahre 1947 auch nach Deutschland, wo die Firma Rocal diesen Maßstab übernahm und Jahr um Jahr eine Vielzahl neuer Modelle entwickelte.
Die Firma Zeuke & Wegerich KG, heute Bert her TT, führen Zeuke GmbH, begann im Jahre 1956 ebenfalls mit der Produktion von TT-Modelleisenbahnen. Wir entwickeln bis aus in den frühen Anfängen im Laufe von über 30 Jahren ständig die gesamte Breite der aktuell im Produkt palette, die wir Ihnen in vorliegenden Katalog präsentieren. Jedes einzelne Modell unseres umfangreichen Fuhrparks ist ein kleines maßstabsgerechtes und detailgenaues, technisches Wunderwerk, das wegen seiner kleinen Größe so weit ohne Ersatz und außerordentlich ist, daß Sie auf Modelleisenbahner sicherlich lange Freude und Spaß an Ihrer TT-Modelleisenbahn haben werden, gar zu unserem Motto der "Goldenen Mitte": "TT nicht zu groß, nicht zu klein, gerade richtig".

Epoche I

umfaßt die Gründerzeit der Eisenbahn von 1835 in den Farben der Länder- und Privatbahnen bis hin zur Verstaatlichung um 1920 in Deutschland.

Epoche II

umfaßt Fahrzeuge der großen nationalen Staatsbahn Netze (z.B. DR,SNCF) und noch vorhandener Privatbahnen. Es war die Zeit der Blüte der Dampflokomotiven und der E-Mühnweg mehr technisch Neuhe ten (1880-1945).

Epoche III

umfaßt Fahrzeuge der 50er und 60er Jahre. Durch den wiederkehren Struktur wandel ergab sich ein breites Spektrum unterschi edlicher Traktionen (Dampf, Diesel- Elektro-) als Bestand der nationalen Eisenbahnen.
Für den Modelleisenbahner ist diese Zeit von 1945-1970 die interessanteste Epoche und deshalb auch Hauptgegenstand unseres Kataloges.

Epoche IV

umfaßt die modernen Fahrzeuge der Deutschen Reichsbahn und anderer nationaler Eisenbahnen.

	K.P.E.V	Königlich Preußische Eisenbahnverwaltung	Preußen
	DRG	Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft	Deutschen Reich bis 1945
	DR	Deutsche Reichsbahn	Deutsche Demokratische Republik
DB	SN	Deutsche Bundesbahn	Bundesrepublik Deutschland
ČSD	CSG	Československé státní dráhy	Tschechoslowakei
PKP	PKP	Polskie Kolaje Panstwowe	Polen
	SZD	Sovietskie Zeleznye Dorogi	Sowjetunion
	MAV	Magyar Allamvasutak Vezérigazgatósága	Ungarn
	ÖBB	Österreichische Bundesbahn	Österreich
B	SNCB	Société nationale des chemins de fer belges (NMBS)	Belgien
SNCF	SNCF	Société nationale des chemins de fer français	Frankreich
DSB	DSB	Danske Statsbaner	Dänemark
SJ	SJ	Statens Järnvägar	Schweden
	SNB	Schweizerische Bundesbahnen (CFF/FFS)	Schweiz
	RENFE	Red Nacional de los Ferrocarriles Espanoles	Spanien

Wir begrüßen Sie an Kreise der "TT-Familie" und wünschen Ihnen mit unserer Modellbahn viel Vergnügen.

Hinweise

Die Art-Nummern der Wagen mit Plastikachsen beginnen mit einer '0', die der Wagen mit Metall achsen mit einer '1'. Die Umstellung aller Wagen auf Metallachsen ist in Vorbereitung.

Dampflokomotiven

Elektrolokomotiven

Diesellokomotiven

Reisezugwagen

Güterwagen

Zubehör

Copyright 2007 Gaugemaster by HMV

Dampflokomotiven – Stars auf Schienen

Seit George Stephenson im Jahre 1829 seine "Rocket" die Urform aller modernen Dampflokomotiven baute und die deutsche "Adler" 1835 der erste deutsche Eisenbahnbetrieb von Nürnberg nach Fürth betrieb und damit das Eisenbahnzeitalter eröffnete, sind Dampflokomotiven wegen ihrer Faszination und Romantik das Wahrzeichen der Eisenbahn schlechthin. Dampflokomotiven stehen für den Anfang der Eisenbahn überhaupt und stehen daher auch am Anfang unseres Katalogs.

Dampflokomotiven machen Dampf durch Kohle und Wasser. Nach die Art und Weise, wie die Lokomotive ihren Brennstoff mit sich führte, unterscheidet man die "Schlepptenderlokomotiven" von den kompakteren "Tenderlokomotiven". Die Schlepptenderlokomotive, die an der Spitze von Schnell- und Güterzügen im Fernverkehr über die Hauptstrecken in die "schlepptat" ihren Kohlen- und Wasserverrat in einem Tender hinter sich her. Die Tenderlokomotive, die ihren Dienst als Klein- und Lokalbahn und im Rangierdienst verrichtete, führte ihre Vorräte einfach "huckepack" mit sich. Im Alltag verkehr die meisten europäischen Bahnverwaltungen sind Dampflokomotiven heute in der Regel nicht mehr anzutreffen. Trotzdem sind sie beliebter denn je, wo immer sie auftauchen, bei idyllischen Sonderfahrten in Eisenbahnmuseen und auf Eisenbahnausstellungen und nicht zu vergessen in den stunden- maßstabsgerechten Form auf den Modellbahnanlagen.

Erfahrene Eisenbahnfreunde schwelgen in Gegenwart einer betriebsfähigen Dampflokomotive in Erinnerungen während Jugendliche und Kinder stau nend feststellen, was für nicht rasch- und fühlbares Leben in diesen ausgestorbenen Schönheiten klassischen Maschinenhaus steckt. Immer wieder ist es kaum erend zu beobachten, wie ein solch metallenes Ungetüm sich zischend und schnaufend mit langsam schnellerwerdendem Gestängespiel in Bewegung setzt und mit zunehmender Geschwindigkeit und ohrenbetäubendem Getöse den Bahnhof verläßt.

Mit unseren Modellen im TT Maßstab können Sie die Faszination des Zeitalters der Dampflokomotiven weltweit erleben und das Ende einer großen Epoche in Ihrem Maßstab heraus zögern, mit Hilfe der kleinen, lustigen Rangierlok der Baureihe 81 mit Hilfe die riesigen Schnellzuglok der Baureihe 01 mit der alten preußischen Güterzuglok der Reihe G8.2 und der vielseitig einsetzbaren Tenderlok der Baureihe 86 können Nostalgie und Romantik mit feinelektrifizierten Modellen auf Ihrer Modellbahnanlage Einzug halten und damit eine 150jährige Eisenbahngeschichte zum Leben erwecken.

Elektrolokomotiven

Am 31. Mai 1879 stellte Werner von Siemens auf der Berliner Gewerbe- und Industrieausstellung die erste elektrisch angetriebene Lokomotive einer interessierten Öffentlichkeit vor. Ein knappes Vierteljahrhundert später, im Jahre 1903, erreichte ein elektrischer Versuchstriebwagen bereits eine Höchstgeschwindigkeit von 210 km/h und im Jahre 1911 wurde dann die erste Schnellzuglok in Dienst gestellt.

Mit einer Blütezeit in den dreißiger Jahren unseres Jahrhunderts begannen die Elektro-Lokomotiven, kurz E-Loks, ihren bis heute anhaltenden Siegeszug auf allen europäischen Eisenbahnstrecken und verdrängten damit in besonderem Maße die moderne Bahn. Entscheidend für den Erfolg dieser modernen, abgasfreien und umweltfreundlichen Antriebsart und für das allmähliche Verschwinden der Dampflokomotiven waren die wesentlich effektivere Energieausnutzung, die E-Loks, die verbesserten Arbeitsbedingungen für das Lokpersonal und die erreichbaren höheren Geschwindigkeiten, die die Bahn gegenüber dem damaligen Luft- und Straßenverkehr wettbewerbsfähig machte.

Dieselokomotiven

Auch die E Loks unterlagen einer ständigen konstruktiven Weiterentwicklung verfügten der ersten Baureihen noch über einen der Dampflok entlehnten Stangenantrieb und wiesen in ihrer Gesamtgestalt lediglich Ähnlichkeit auf so sind heute energiesparende Asynchronmotoren und eine stromlinienförmige Gestaltung typisch für diese modernen Kraftpakete.

Auf das elektrifizierte Streckennetz moderner Triebfahrzeuge unter Fahrdraht braucht auch im TT-Maßstab niemand zu verzichten Von der legendären E 94 dem deutschen 'Krokodil' bis zur Neubaulok der Baureihe 250 aus dem LEW Hennigsdorf sind alle Möglichkeiten zur vorbildgetreuen Nachbildung dieser modernen umweltfreundlichen Traktionsart vorhanden

Einen Eisenbahnverkehr ohne Dieselloks kann sich heute niemand mehr vorstellen Dampfloks hatten sich wegen ihres hohen Brennstoffverbrauchs und der ständig steigenden Unterhaltskosten als unrentabel erwiesen Die Streckenelektrifizierung kam wegen der enormen Investitionskosten überwiegend nur auf den Hauptstrecken erfolgen Aus diesen Gründen mußten auf den nichtelektrifizierten Strecken in zunehmendem Umfang Dieselloks eingesetzt

1907 hatte Rudolf Diesel in der Maschinenfabrik Sulzer in Winterthur die erste Dieselok hergestellt und bereits 1912 lieferte die Berliner Lokomotiv- und Maschinenfabrik A. Borsig die erste Großdieselok an die Preußischen Staatseisenbahnen (KPEV) aus Aber erst in den fünfziger Jahren trat die Dieselok ihren eigentlichen Siegeszug an

Auch wenn es den Anschein hat, Dieselok ist nicht gleich Dieselok. Jede Dieselok verfügt zwar über einen Diesel motor als Antrieb dieser die drehzahlabhängige Leistung den Motors kann auf zwei verschiedene Weisen auf die Schiene gebracht werden, durch eine d sel-elektrische oder durch eine diesel-hydraulische Kraftübertragung. In Deutschland hat sich überwiegend der diesel-hydraulische Antrieb durchgesetzt der im Prinzip wie an Dieselauto funktioniert.

Heute versehen Dieselloks auf allen Eisenbahnstrecken ihre Dienste man trifft sie vor allen Zuggattungen und bei den Bahnen aller Kontinente in vielfältiger Ausführung an.

In der Welt der TT-Modelbahn kann man mit einer Vielzahl von Dieselmodellen für den Rangier- und Streckendienst, mit Dieselloks-Modellen von 8 europäischen Bahnverwaltungen die Entwicklung der Diesellokomotive nachvollziehen angefangen bei der V 36 die schon über 50 Jahre unermüdlich im Einsatz ist über die bereits legendäre V 200 der Deutschen Bundesbahn bis zu modernen Baureihe 118 der Deutschen Reichsbahn aus rumänischer Produktion

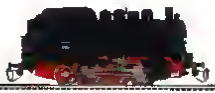
Copyright 2017 Scan by MW

02231
Prestenlerlok G8² der Königlich [illegible]schen Eisenbahnverwaltung
(CFV) Achsfolge 1'D' LüP = 147 [illegible] mm
[illegible]e ung und Beschr ftung entsprechen [illegible]m Vorbild
[illegible]he Daten wie 02230
[illegible]Rad [illegible] besitzt keine Beleuchtung

02120
[illegible]sp enterlok BR 01 der Deutschen [illegible]nsahn-Gesellschaft (DRG) Achsfol [illegible]e 2'C1' LüP = 200 mm. Die Loks der [illegible]r wurden von 1925 bis 1938 als erste [illegible]schnelok für den Schnellzugdienst an [illegible]G geliefert. Ihre Höchstgeschwin- [illegible]digkeit lag 130 km/h. Das Modell ist [illegible]eigend detailliert und wird durch [illegible]e durchgef rbten Die zwei Tender [illegible]ks sitzen Halt ster und verleihen [illegible]Modell [illegible]n Ve hrollkung mit hohem [illegible]en [illegible] große Zugkraft. Lok und Ten- [illegible]s sind [illegible]t. Bl uoeh ung Lackierung und Beschriftung entsprechen [illegible]e Epoche II

02242
[illegible]n BR 86 der DRG Achsfolge D1 Lackierung und Beschriftung [illegible]ntsprechen der Epoche II Technische Daten wie 02240

02210
Te[illegible]nlok BR 81 der Deutschen Reichsbahngesellschaft (DRG) Achsfolge D LüP = 93 mm. Die Lok der BR 81 wurde 1928 von der Firma Hanomag für den Einsatz im schweren Rangierdienst auf großen Güterbahnhöfen gebaut. Ihre Höchstgeschwindigkeit betrug 45 km/h. Das Modell [illegible]s feinmotorischen [illegible]a e 4 Kardan zu sind angetrieben [illegible]k [illegible]ng. Die Re[illegible]l [illegible]x [illegible] Lackierung



02220
Te[illegible]k BR 86[illegible] der DR Achsfolge D LüP = 93 mm. Diese Lok wurde als Pendant zu der Lok der Firma Henschel und Sohn gebaut und im leichten Reise- und Güterzugdienst eingesetzt. Ihre Höchstgeschwindigkeit betrug 45 km/h. Beim feinmotorischen Modell sind alle 4 Radsätze angetrieben. Lackierung und Beschriftung [illegible]e Epoche

02230

Schlepptenderlok BR 58 der DR: Achsfolge 1'D. Länge über Puffer = 147,5 mm. Von 1519 bis 1926 wurden von den verschiedensten Herstellern in Deutschland 648 Lokomotiven gebaut. Ihre Höchstgeschwindigkeit betrug 65 km/h. Ihr Einsatzgebiet war der Güter- und Personenzugdienst. Beim Modell sind alle 4 Radsätze angetrieben. Zwei Haftreifen. Die Lok ist in der Spurweite beleuchtet. Lackierung und Beschriftung entsprechen der Epoche II.

02240

Tenderlok BR 86 der DR: Achsfolge 1'D1'. Länge über Puffer = 112,5 mm. Von 1928 bis 1943 bauten die verschiedensten Firmen insgesamt 778 Loks für die DRG. Die Höchstgeschwindigkeit betrug 70 bzw. 80 km/h. Ihr Einsatzgebiet war der Güter- und Personenzugdienst. Beim Modell sind alle 4 Radsätze angetrieben. Die Lok hat an der Stirnseite Beleuchtung. Lackierung und Beschriftung entsprechen der Epoche IV.

02211

Tenderlok BR 81 der Deutschen Reichsbahn (DR). Lackierung und Beschriftung entsprechen der Epoche III. Technische Daten wie Modell 02210.

02241

Tenderlok BR 86 der DR. Achsfolge 1'D1'. Lackierung und Beschriftung entsprechen der Epoche III. Technische Daten wie 02240.

CSD

02244

Tenderlok R 15a der Tschechoslowakischen Staatsbahn (ČSD). Achsfolge 1'D1'. Lackierung und Beschriftung entsprechen der Epoche III. Technische Daten wie 02240.

Copyright 2007 © Trix AG/MM

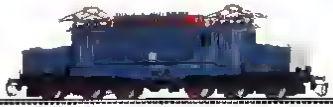
02321
Elektrolok BR 242 der DR, Achsfolge Bo' Bo'. Luf. = 135 mm. Ab 1988 bei der DR vom VEB LEW Hennigsdorf 596 Stück übernommen. Ihr Einsatzgebiet ist der Reise- und Güterzugdienst. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 100 km/h. Das Modell ist an beiden Stirnseiten beleuchtet, alle Radsätze werden angetrieben. Lackierung und Beschriftung entsprechen der Epoche IV.

02322
Elektrolok BR 21... der DR, Achsfolge Bo' Bo'. Luf. = 135 mm. Seit 1961 arbeitet die DR vom VEB LEW Hennigsdorf 56 Stück dieser Loks. Ihr Einsatzgebiet ist der Reisezugdienst. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 120 km/h. Das Modell hat an beiden Stirnseiten A-Spitzen, alle Radsätze werden angetrieben. Lackierung und Beschriftung entsprechen der Epoche IV.

02330
Elektrolok BR 250 der DR, Achsfolge Co' Co'. Luf. = 163,5 mm. Seit 1974 hat die DR 300 Stück vom VEB LEW Hennigsdorf übernommen. Sie ist die stärkste Elektrolok der DR und universell einsetzbar. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 125 km/h. Zwei Radsätze des Triebdrehgestells sind angetrieben. Radsatzinnenbeleuchtung. Die Radsätze des Laufdrehgestells können der Stromaufnahme. Die Beleuchtung an den Stirnseiten schaltet bei Fahrrichtungswechsel von weiß auf rot um. Lackierung und Beschriftung entsprechen der Epoche IV.

02331
Elektrolok BR 250 der DR, Achsfolge Co'Co'. Lackierung und Beschriftung entsprechen der Epoche IV. Farbvariante des Modells 02330. Technische Daten wie 02330.

02410
Elektrolok BR 254 der DR, Achsfolge Co'Co'. Luf. = 154 mm. Ab 1940 wurden etwa 140 Loks an die DRG bzw. DR geliefert. Sie waren für den schweren Güterdienst vorgesehen. Ihre Höchstgeschwindigkeit beträgt 90 km/h. Beim Modell sind 4 Radsätze angetrieben. Ein Radsatz besitzt Haftreifen. Die Lok hat Stirnbeleuchtung. Das Modell ist auf Fahrleitungsbetrieb umschaltbar. Lackierung und Beschriftung entsprechen der Epoche IV.



02411
Elektrolok BR 194 der DB Achsfolge CO CO Lackierung und Beschriftung entsprechen der Epoche IV Technische Daten wie 02410

ČSD

02311
Elektrolok E 499 der ČSD Achsfolge Bo' Bo' LüP = 130 mm Die Lok wurde 1953 für den Reise- und Güterzugdienst entwickelt. Ihre Höchstgeschwindigkeit beträgt 120 km/h Beim Modell sind alle Radsätze angetrieben Lackierung und Beschriftung entsprechen der Epoche III

ČSD

02312
Elektrolok E 499 der ČSD Achsfolge Bo' Bo' Fahrvariante des Modells 02311 Lackierung und Beschriftung entsprechen der Epoche III

02313
Elektrolok YC der Zweijährigen Staatsbahn (SZD) Achsfolge Bo' Bo' Lackierung und Beschriftung entsprechen der Epoche III Technische Daten wie 02311

02412
Elektrolok Rh 1020 der ÖBB Achsfolge Co' Co' Lackierung und Beschriftung entsprechen der Epoche IV Technische Daten wie 02410

Copyright 2007 © Design by MW

02630

Diesellok V 36 der DR. Achsfolge C. Lüfterdurchmesser 82 mm. 293 Stück dieser verwendungsorientiert eingesetzten Loks wurden ab 1957 an die DRG bzw. DR ausgeliefert. Sie waren für Höchstgeschwindigkeit bis 80 km/h geeignet. Beim Modell sind zusätzlich zu den Radsätzen angetriebenen Lackierung und Beschriftung entsprechend der Epoche III.

02631

Diesellok BR 103 der DR. Achsfolge C. Lackierung und Beschriftung entsprechen der Epoche IV. Technische Daten wie Modell 02630.

02521

Dieselloks BR 119 der DR. Achsfolge C'C'. Lüfterdurchmesser 82 mm. Die DR erhielt seit 1978 290 Stück von BR Rumänien. Sie Ersatz für bisherige Hauptlokomotiven der DR. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 120 km/h. Beim ausgezeichneten Modell sind 2 Radsätze angetrieben. Lackierung entspricht Epoche IV. Die Radsätze des 2. Drehgestells sind nicht angetrieben. Das Modell ist an den Stirnseiten mit Beleuchtung ausgestattet. Die Fahrtrichtungswechsel von weiß auf rot erfolgt automatisch. Lackierung und Beschriftung entsprechen der Epoche IV.

02522

Diesellok BR 118 der DR. Achsfolge B'B'. Lüfterdurchmesser 152 mm. Die BR 118 ist die erste Großserienlok der DR. Die ersten Exemplare wurden 1959 in Dienst gestellt. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h ist sie noch heute auf Hauptstrecken im Einsatz. Das Modell ist angetrieben. Beim Modell sind beide Radsätze angetrieben. Es ist ein Radsatz mit Haftreifen. Das Modell hat an den Stirnseiten eine Spitzenbeleuchtung, die bei Fahrtrichtungswechsel automatisch umschaltet. Lackierung und Beschriftung entsprechen der Epoche IV.

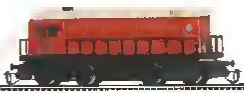
02544

Diesellok BR 110 der DR. Achsfolge B'B'. Lüfterdurchmesser 76 mm. Es wurden 1900 Stück in der Zeit von 1965 bis 1967 in Dienst gestellt. Höchstgeschwindigkeit beträgt 100 km/h. Beim Modell sind 2 Radsätze angetrieben, davon einer mit Haftreifen. Die Lok ist an beiden Stirnseiten beleuchtet. Lackierung und Beschriftung entsprechen der Epoche IV.

Copyright 2007 by Carl Arnold AG

02545

Diesellok BR 110 der DR. A... Radsätzen. Maße: 82... sche Daten wie 02... und Beschriftung ent... Epoche IV.



02620

Diesellok BR 107 der DR. Achsfolge Bo'Bo'. LüP = 18... Für den Rangierdienst hauptsächlich im Bereich des Leipziger Hauptbahnhofes wurden 1982 aus der CSR 20 Stück importiert. Ihre Höchstgeschwindigkeit beträgt 60 km/h. Beim Modell sind 2 Radsätze angetrieben, davon einer mit Haftreifen. Lackierung und Beschriftung entsprechen der Epoche IV.

02640

Diesellok BR 130 der DR. Achsfolge Co'Co'. LüP = 156,5 mm. Diese Lok wurde in die Umbaureihe 130 eingeordnet und ab 1970 in Serie gebaut. Insgesamt 142 Stück dieser Baureihe für Einsatzgebiete mit der schweren Güterzugdienst auf Hauptstrecken. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 140 km/h. Beim Modell sind 4 Radsätze angetrieben, davon 2 mit Haftreifen. Das Spitzenlicht wechselt mit der Fahrtrichtung. Lackierung und Beschriftung entsprechen der Epoche IV.

02810

Diesel-Triebwagen BR 171 D mit Beiwagen der DR. Achsfolge 1A'. LüP = 205 mm. Ab 1963 bezog die DR vom VEB Waggonbau Bautzen 70 Dieseltriebwagen der BR 171, die für Reisezüge auf Nebenstrecken vorgesehen sind. Ihre Höchstgeschwindigkeit beträgt 70 km/h. Beim Modell sind beide Radsätze des Triebwagens angetrieben. Lackierung und Beschriftung entsprechen der Epoche IV.

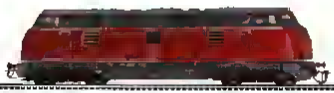
02812

Beiwagen BR 171.9 zum Diesel-Triebwagen BR 171.0 der DR. LüP = 112 mm. Lackierung und Beschriftung entsprechen der Epoche IV.

Copyright 2007 © Scan by [illegible]

02632
Dieselmotorik V 36 der DB, Achsfolge C
Lackierung und Beschriftung entsprechen der Epoche III

02510
Dieselmotorik BR 221 der DB, Achsfolge B'B'
LüP = 152 mm. Die BR 221 ist die stärkste mit 3 bis 3,6 kW Leistung der 1953 entwickelten ersten einheimischen serienmäßig gebauten Großdieselloks für den schweren Reise- und Güterzugdienst. Das Modell besitzt 2 angetriebene Drehgestelle, davon 1 Radsatz mit Haftreifen. Es lässt sich mit der Fahrrichtung wechselnde Stirnbeleuchtung. Lackierung und Beschriftung entsprechen der Epoche IV.



02511
Dieselmotorik BR 221 der DB, Achsfolge B'B'
LüP = 152 mm. Ersatzlok zu 02510. Lackierung und Beschriftung entsprechen Epoche IV. Technische Daten wie Modell 02510.

copyright © 2007 Fleischmann

02546
Diesellok BR 211 der DR. Achsfolge B-B. Lackierung und Beschriftung entsprechen der Epoche IV. Technische Daten wie Modell 02544.

02547
Diesellok BR 212 der DR. Achsfolge B'B'. Lackierung und Beschriftung entsprechen der Epoche V. Technische Daten wie Modell 02514.

ČSD

02610
Diesellok T 334 der ČSD. Achsfolge C. LüP: 78,5 mm. Ihr Einsatzgebiet ist der leichte und mittlere Rangier- und Güterzugdienst. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 60 km/h. Das Modell ist funktionsfähig. Zwei Radsätze sind angetrieben. [illegible] und Beschriftung entsprechen [illegible]

ČSD

02621
Diesellok T 435 der ČSD. Achsfolge Bo'Bo'. Lackierung und Beschriftung entsprechen der Epoche III. Technische Daten wie Modell 02640.

ČSD

02641
[illegible]k T 678 der ČSD. Achsfolge Co'Co'. Lackierung und Beschriftung entsprechen der Epoche IV. Technische Daten wie Modell 02640.

02622
Diesellok YM 32 der SZD. Achsfolge Bo'Bo'. Lackierung und Beschriftung entsprechen der Epoche III. Technische Daten wie Modell 02620.

02532
Diesellok M 61 der MAV. Achsfolge CO'CO'. Lackierung und Beschriftung entsprechen der Epoche V. Technische Daten wie Modell 02531

02533
Diesellok R 240 der staatlichen Gesellschaft der Französischen Eisenbahn (SNCF). Achsfolge C'C'. Lackierung und Beschriftung entsprechen der Epoche IV. Technische Daten wie Modell 02530

02634
Diesellok Y 50 der Nationalen Gesellschaft der Französischen Eisenbahn (SNCF). Achsfolge C. Lackierung und Beschriftung entsprechen der Epoche IV. Technische Daten wie Modell 02630

DSB

02531
Diesellok My der Dänischen Staatsbahn (DSB). Achsfolge CO'CO'. LüP = 1585 mm. Die Lok wurde von der Fa. NOHAB/Schweden gebaut und an verschiedene Länder geliefert. Sie ist universell einsetzbar. Ihre Höchstgeschwindigkeit beträgt 135 km/h. Beim Modell sind 4 Radsätze angetrieben, 2 davon besitzen Haftreifen. Die Beschriftung entspricht der Epoche IV.

Reisezugwagen

immer wieder von mglicher Anziehungsk aft für groß und klein: die faszinierende Welt der Eisenbahn

D a Faszination der Eisenbahn hat ihre Wurzeln oft in Reiseerfahrungen: die wohl oder selbst mit dem Verkehrsmittel Bahn gesammelt hat, sei es im gemütlichen Kutschabteil, aber spätestens a ngenehmen Bummelzug auf romantischen Nebenst ecken, im komfortablen Intercity zwischen deutschen Großstädten oder im exklusiven Expreßzug zwischen europäischen Metropolen.

Für die Zugreisenden von heute ist daher sicherlich ein Streifzug durch die Geschichte des Bahnreisens von besonde em Interesse. Die ersten Reisezugwagen zeigten noch unmittelbar in Aussehen und schlechtem Komfort stell sie aus der alten Postkutschen abgeleitet werden waren. Erst als der 2. Hä fte des 19. Jahrhunderts wurden eisenbahnspezifische Wagenkonstruktionen gebaut die sich aber in der einzelnen Bahnverwaltungen sehr unterschied ich entwickelten.

So setzte sich im Golf et Preußens und in Sachsen ein Abteilwagen durch der eine von der Kutsche übernommene Wagenform ohne Mittel- und Seitengang hatte. Vor der übrigen deutschen Bahnen dominierte der sogenannte Großraumwagen bzw. der Abteilwagen m t Seitengang. m Land Württemberg wiederum entstanden schon sehr früh verschiedene Drehgestellwagen nach dem Vorb ld der amerikan schen Pullmanwagen, während in allen übrigen Bahnverwaltungen zwei- und dreiachsige Wagen für eine längere Zeit das Erscheinungsbi ld der Reisezüge prägten.

Erst nach der Bildung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) im Jahre 1920 wurde mit dem Bau von Reisezugwagen nach einheitlichen Vorgaben begonnen. Beispiele für diesen neu entwickelten Standard für Reisezugwagen sind die sogenannten "Donnerbüchsen" und die von 1928-1930 entwickelten sie Eilzugwagen. Die 2. Weltkrieg unterbrach diese Entwicklung. Erst nach dem Krieg stellten die Zugreisenden höhere Anspru che an Komfort und Ausstat ung der Reisezugwagen. Die verbliebenen Wagen und Wagentypen wurden daher zunehmst rekonstruiert und gemäß der geltenden Komfortansprüchen der Reisenden modernisiert.

In den letzten 25 Jahren stand demgegenüber der Bau neuer, moderner Reisezugwagen für hohe Geschwindigkeiten nach einheitlichen europäischen Normen im Vorder grund. Sie den beiden deutschen Bahnverwaltungen gab es dabei unterschiedliche Entwicklungen wie z. B. in der Doppelstockwagen der DR.

Dieses bunte vielfältige Geschehen des Reisezugwagenbaus spiegelt sich auch in der Farbgebung der einzelnen Wagen

copyright 2007 © Ecarby / MW

typen wieder. In der Zeit der Länder-
eisenbahnen des Deutschen Reiches bis
1920 wiesen die Wagen je nach Bahn-
verwaltung und Wagenklasse eine
unterschiedliche Farbgebung auf und
boten daher ein Zugverband ein buntes
farbenfrohes Bild. Von 1920 bis in die
sechziger Jahre dominierten dagegen bei
fast allen europäischen Bahnverwal-
tungen unattraktive, dafür aber schmutz-
unempfindliche dunkelgrüne Farbtöne. In
den letzten Jahren haben sich alle
Bahnverwaltungen immer mehr bemüht,
durch ein ansprechendes und attraktives
Design ein neues Image zu zeigen.

Bei TT-Modellen können Sie eine
große Palette von Reisezugwagen in
Reiseerinnerungen schwelgen und von
der Ferne träumen. Das Flair der guten
alten Zeit um die Jahrhundertwende
können Sie in Personenwagen der alten
Preußischen Staatsbahn nacherleben, die
es heute vielfach noch als Museums-
element gibt. Die beschwingte Atmosphä-
re des modernen Personennahverkehrs
können Sie mit Doppelstock- und

Reisewagen, schnittig-flache Schnellzug-
wagen oder "TT-Reisende" mit im Speise-
wagen des internationalen Schnellzuges
genießt, während draußen auf dem
Nebengleis ein langer Güterzug vorbei-
donnert. Für jeden Fall ist sicherlich im
vielseitigen TT-Sortiment etwas vorhan-
den. Die für alle Modelle so typische
exakte Maßstäblichkeit und die
detailgetreue Nachbildung vieler realis-
tischer Einzelheiten wie auch die Mögli-
keit, eine ganze Reihe von Reisezug-
wagen für den Nahverkehr mit einem
Beleuchtungseinsatz auszurüsten, sorgt
für eine naturgetreue Eisenbahnatmos-
phäre im überschaubaren Kleinformat.

Copyright 2007 Märklin

03113
2achs.g. Personenwagen
C. Pr. 91a der KPEV
3.Klasse, Epoche I
LüP = 91 mm

03114
2achs.g. Personenwagen
Bi Pr 91a der KPEV
2 Klasse, Epoche I
LüP = 91 mm

03123
2achs.g. Personenwagen
C. Pr 93 der KPEV
3.Klasse, Epoche I
LüP = 91 mm

03124
2achs.g. Personenwagen
Bi Pr 93 der KPEV
2 Klasse, Epoche I
LüP = 91 mm

13116
2achs.g. Personenwagen
C. Pr. 91a der KPEV
3 Klasse, Epoche I
LüP = 91 mm
Supe. ausführung

13117
2achsig. Personenwagen
D Pr 91a der KPEV
4 Klasse, Epoche I
LüP = 91 mm
Supe. ausführung

13126
2achs.g. Personenwagen
BC Pr. 93 der KPEV
2./3.K lasse, Epoche I
LüP = 91 mm
Superausführung

13442
2achs.g. Post/Gepäckwagen Pw Post i Pr 93/94 der KPEV
Epoche I
LüP = 91 mm
Superausführung

Copyright © 2007 by Fleischmann

13136
3achs. Abteilwagen
BG Pr 07 der KPEV mit
rinnenbeleuchtung
2 Klasse Epoche I
LüP = 109,6 mm

13137
3achs. Abteilwagen
D3 Pr 07 der KPEV mit
rinnenbeleuchtung
1./4. Klasse Epoche I
LüP = 109,6 mm

13138
3achs. [illegible]wagen
C3 Pr 07 mit Bremserhaus
der KPEV mit innenbeleuchtung
3 Klasse Epoche I
LüP = 109,6 mm

03460
3achs. Gepäckwagen
Pw 3h 03/04 der KPEV
Epoche I
LüP = 91 mm

13451
3achs. Gepäckwagen
PwG Pr 08 der KPEV
Epoche I
LüP = 109,6 mm

13213
2achs. Personenwagen
C 30 der DRG
ein feinstaffiertes Modell
mit vielen Extras
3 Klasse, Epoche II
LüP = 116 mm

13413
2achs. Gepäckwagen
Pw 70 der DRG
ein feinstaffiertes Modell
mit vielen Extras
Epoche II
LüP = 116 mm

13310
4achs. E-Zugwagen
BC 4i-31 der DRG mit
eingebauter Beleuchtung
ein feinstaffiertes Modell
mit Inneneinrichtung und
vielen Extras
3 Klasse, Epoche II
LüP = 174,7 mm

13320
4achs. E-Zugwagen
B 4i-30 der DRG mit
eingebauter Beleuchtung
2. und 3. Klasse, Epoche II
LüP = 174,7 mm

13820
4achs. Gepäckwagen
D 4i-30 der DRG
ein feinstaffiertes Modell
mit Inneneinrichtung
Beleuchtung und beweglichen Schiebetüren, mit vielen Extras, Epoche II
LüP = 174,7 mm

Copyright 2007 - Märklin

13115
2achs. Personenwagen
III Pr 91a der DR
2 Klasse, Epoche III
LüP = 9 mm

13125
2achs. Personenwagen
III Pr 93 der DR
2 Klasse, Epoche III
LüP = 91 mm

13130
3achs. Abteilwagen der
preußischen Bauart
C3 Pr 07 der DR
ein fahrdetail iertes Modell
mit Innenein richtung und
vielen Extras
2 Klasse, Epoche III
LüP = 109,6 mm

13131
3achs. Abteilwagen der
preußischen Bauart
C3 Pr 07 mit Bremserhaus
der DR
mit Inneneinrichtung
2 Klasse, Epoche III
LüP = 109,6 mm

13441
2achs. Gepäckwagen
Pw Pr 33/64 der DR
Epoche II
LüP = 9 mm

13450
3achs. Gepäckwagen
Pw 3 Pr 02 der DR
ein fahrdetailliertes Modell
mit Inneneinrichtung und
vielen Extras
Epoche III
LüP = 109,6 mm

13630
4achs. Reisezugwagen
Ab4ü Typ Y der DR
Epoche III Technische
Daten wie 13618
LüP = 185 mm

13640
4achs. Reko-Wagen
Bghwe der DR
2 Klasse, Epoche III
Fahrvorbereitet zu
Modell 13620
LüP = 93 mm

13760
4achs. Mitropa
Speisewagen der
Deutschen Reichsbahn
Epoche III
Technische Daten wie
13710
LüP = 185 mm

13812
4achs. Postwagen
Post m Type Y der
Deutschen Post
Epoche I
LüP = 185 mm

Copyright 2004 by MTT

13214
2achs. Personenwagen
B 30 der DR
2 Klasse, Epoche IV
LüP = 1 6 mm

13215
2achs. Personenwagen
B 30 der DR
2 Klasse, Epoche IV
Farbvariante des
Modells 13214
LüP = 116 mm

13220
3achs. Reko-Personenwagen Bauart der DR
mit Innenlicht, roter Mattlack mit Innenausrichtung und vielen Extras
2 Klasse, Epoche V
LüP = 109 6 mm

13414
2achs. Gepäckwagen
Pwi 30 der DR
Epoche IV
LüP = 1 6 mm

13415
2achs. Gepäckwagen
Pwg 30 der DR
Farbvariante des
Modells 13414
Epoche IV
LüP = 116 mm

13420
2achs.
Gülle-Tragegepäckwagen
Pw 30 der DR
Epoche IV
LüP = 76 mm

copyright 2007 © Roco by MW

13620
4achs. Reko-Wagen
Bghwe der DR
im Fenstersattelnetz Modell
mit Innenbeleuchtung, für
Innen- und Zugschlußbeleuchtung vorbereitet
2 Klasse, Epoche IV
Lüf. 159,5 mm

13621
4achs. Reko-Wagen
Bghwe der DR
2 Klasse, Epoche IV
Für Innenlicht zu
Modell 3620
Lüf. 159,5 mm

13610
4achs. Reisezugwagen
Altbau Typ Y der DR
mit Innenbeleuchtung, für
Innen- und Zugschlußbeleuchtung vorbereitet
1. und 2. Klasse, Epoche IV
Lüf. 159,5 mm

13612
4achs. Reisezugwagen
Bauart Typ Y der DR (Wagenkasten aus Edelstahl)
mit Innenbeleuchtung und für Innen- und Zugschlußbeleuchtung vorbereitet
2 Klasse, Epoche IV
Lüf. 165 mm

13615
4achs. Städteexpreßwagen
Bauart Typ Y der DR
mit Innenbeleuchtung und für Innen- und Zugschlußbeleuchtung vorbereitet
1 Klasse, Epoche IV
Lüf. 165 mm

13616
4achs. Reisezugwagen
Bauart Typ Y der DR
mit Innenbeleuchtung und für Innen- und Zugschlußbeleuchtung vorbereitet
Farbvariante zu
Modell 13615
1. und 2. Klasse, Epoche IV
Lüf. 165 mm

copyright 2007 Viessmann

13710
4achs. Mitropa-Speisewagen, Wagen der "MITROPA" mit Innenbeleuchtung, Modell mit Innenbeleuchtung für Fahren und Zugschlußbeleuchtung vorbereitet
Epoche V
LüP = 195 mm

13750
4achs. Reko-Speisewagen, Wagen der "MITROPA" mit Innenbeleuchtung, Modell mit Innenbeleuchtung für Fahren und Zugschlußbeleuchtung vorbereitet
Epoche V
LüP = 199,5 mm

13751
4achs. Reko-Speisewagen, Wagen der "MITROPA"
Epoche IV
Farbvariante zu Modell 13750
LüP = 199,5 mm

13720
4achs. Schlafwagen, Wagen der "MITROPA" mit 2. Klasse
Epoche IV
LüP = 195 mm

13810
4achs. Bahnpostwagen, Postwagen Typ Y der Deutschen Post, mit Innenbeleuchtung und beweglichen Schlusslaternen
Epoche V
LüP = 195 mm

copyright 2007 © Scan by MVJ

03733
2teiliger Dmmelsteuerwagen
Bauart der DR
2. Klasse, Epoche IV
Länge 195 mm

03734
2teiliger Dmmelsteuerwagen
Bauart der DR
Einsatz als Steuerbahn mit Rastdeck
2. Klasse, Epoche IV
Länge 195 mm

03743
2teiliger Dmmelsteuerwagen
Bauart der DR
2. Klasse, Epoche IV
Länge 282 mm

03744
2teiliger Dmmelsteuerwagen
Bauart der DR
Einsatz als Steuerbahn mit Rastdeck
2. Klasse, Epoche IV
Länge 282 mm

Copyright 2007 © Jean Pütz

13134
3-tlg. Abteilwagen
Bi 07 der DB
mit innenbeleuchtung
1. Klasse, Epoche III
LüP = 09.6 mm

13135
3achs. Abteilwagen
CD Pr 07 mit Bremserhaus
der DB mit innenbeleuchtung
2. Klasse, Epoche III
LüP = 109.6 mm

13216
2achs. Personenwagen Bo
30 der DB
1. Klasse, Epoche II
LüP = 116 mm

13218
2achs. Personenwagen
Bo 30 der DB
2. Klasse, Epoche II
Farbvariante zu
Modell 13216
LüP = 116 mm

13416
2achs. Gepäckwagen
Pw 30 der DB
Epoche III
LüP = 116 mm

13452
3achs. Gepäckwagen
Pw3 Pr 02 der DB
Epoche IV
LüP = 109.6 mm

13614
4achs. Reisezugwagen
der DB
mit innenbeleuchtung und für
Innen- und Zugschlußbeleuchtung vorbereitet
1. Klasse, Epoche IV
LüP = 93 mm

13617
4achs. Intercity-Reisezug
wagen der DB
mit innenbeleuchtung und für Innen- und Zugschlußbeleuchtung vorbereitet
1. Klasse, Epoche IV
LüP = 195 mm

13712
4achs. Speisewagen der
DSG
Epoche IV
LüP = 195 mm

CSD

13209
Zweiachsiger Personenwagen
der CSD
2. Klasse, Epoche III
LüP = 116 mm

CSD

13611
Achtachsiger Reisezugwagen
Ame Typ Y der CSD
mit innenbeleuchtung, für
innen- und Zugschluß-
beleuchtung vorbereitet
1. und 2. Klasse, Epoche IV
LüP = 345 mm

CSD

13711
Achtachsiger Speisewagen
WR 407 der CSD
Epoche IV
LüP = 345 mm

CSD

03731
2-teilige Doppeltriebeinheit
der CSD
2. Klasse, Epoche IV
LüP = 338 mm

CSD

03741
2-teilige Doppeltriebwagen-
Einheit der CSD
1. Klasse, Epoche IV
Länge 280 mm

Copyright 2007 © Trix AG

PKP

13721
4achs. Schlafwagen
WLAB der "WARS"
Epoche IV
LüP = 195 mm

PKP

03732
2teilige Doppelstockeinheit
der Polnischen Staatsbahn
(PKP)
2. Klasse Epoche IV
LüP = 326 mm

PKP

03742
2teiliges Doppelstockmittel-
teil der PKP
2. Klasse Epoche IV
Länge 262 mm

Copyright 2007 © Roco by MBK

13613
4achs. Reisezugwagen
Aa1yp Y der MAV
1. Klasse, Epoche IV
Fertigmodell zu Modell 13618
LüP = 185 mm

13618
4achs. Reisezugwagen
Aa Typ Y der Ungarischen Staatsbahn (MAV) mit innenbeleuchtung und für Innen- und Zugschlußbeleuchtung vorbereitet
1. Klasse, Epoche IV
LüP = 185 mm

13811
4achs. Reisezug-gepäckwagen
Da Typ Y der MAV
Epoche IV
LüP = 185 mm

SNCF SNCF

13139
3achsiger Aussichtswagen
DEV 1re der SNCF
mit Innenbeleuchtung
1. Klasse, Epoche II
LüP = 159,6 mm

13140
3achsiger Abteilwagen
DEV 1re mit Innenbeleuchtung der SNCF
1. Klasse, Epoche II
LüP = 159,6 mm

copyright 2007 e-scan by MW

Güterwagen

Schon der erste öffentliche Eisenbahnzug war ein Güterzug: die deutsche 'Adler' beförderte bereits im Jahre 1835 bei ihrer historischen Fahrt von Nürnberg nach Fürth ein Fass Bier als erstes Eisenbahnfrachtgut.

Es ist schwer zu entscheiden, ob heute die Hauptaufgabe des Eisenbahnverkehrs in der Güter- oder Personenbeförderung besteht. Unumstritten ist dagegen die wichtige Rolle, die die Gütertransport auf der Eisenbahn für das Zeitalter der Industrialisierung hatte: ebenso unbestritten ist, daß eine funktionierende, moderne Gesellschaft ohne den effektiven Gütertransport auf der Schiene nicht mehr wettbewerbsfähig wäre.

In den Anfangsjahren der Eisenbahn dominierten im Güterverkehr einfache offene und geschlossene Güterwagen. Es gab allerdings auch bereits Bedarf für den moderneren sogenannten "Huckepackverkehr", bei dem Pferdewagen oder Kutschen auf flachen Güterwaggons transportiert wurden.

Für die zunehmenden Anforderungen an den Güterverkehr wurden die unterschiedlichsten Spezialwagen entwickelt: Kesselwagen für den Transport von Flüssigkeiten wie Wein, aber auch für flüssige Brennstoffe und Gase; verschiedenste Kühlwagen und modernste Containertransportwagen.

Die historische Entwicklung der Güterwagen verlief sich in ähnlichen Bahnen wie die Entwicklung der Reisezugwagen. Im 19. Jahrhundert entwickelte jede Bahnverwaltung ihre Wagen aus schließlich nach eigenen Vorschriften und verschiedenen Gesichtspunkten. Erst ab 1904 mit der Gründung des Deutschen Staatsbahnwagen-Verbandes, dessen Normen und Vorgaben für den Bau von Eisenbahnwagen viele angrenzende europäische Länder übernahmen, eine einheitlichere Wende ein. Die

Copyright 2007 Gerstenberg Verlag

Bauarten der Güterwagen wurden vereinheitlicht und Wagen der Verbände konnten wurden nur noch nach einem bis ins Detail festgelegten Typenprogramm hergestellt

Durch die Gründung der DRG im Jahre 1920 wurde der Vereinheitlichung des Güterwagenbaus weiter vorangetrieben Heute werden alle Güterwagen der europäischen Bahnverwaltungen nur noch einheitlichen vom Internationalen Eisenbahnverband (UIC) erarbeiteten Normen beschafft

Die Vereinheitlichung des Wagenbaus ermöglichte eine bedeutende Einsparung von Zeit und Geld bei Herstellung und Unterhalt der Fahrzeuge und erlaubte eine flexiblere Verwendung der Wagen typen im gesamten Abkommensgebiet. Trotz äußerer Verschiedenheiten ist es daher möglich daß Wagen aller europäischen Bahnverwaltungen sich zu langen Güterzügen verbinden

Ein umfassendes Angebot an Güterwagen für jeden Geschmack bietet Ihnen auch unser TT-Sortiment. Ob Sie ge mischte Nahgüterzüge für gewundene Nebenbahnglieder oder lange Ganzzüge aus Container Kessel- oder Selbst entladewagen für die Parallelstrecke zusammenstellen durch 63 verschiedene Güterwagentypen von 13 Bahnverwaltungen können Sie auf vielfältige Weise einen internationalen g enzüberschreit enden Güterverkehr oder einen arbeitsamen Rangierbetrieb in Ihrer Modellwelt nachbilden Und wir erweitern ständig unser Wagenangebot damit Sie stets den Spaß an der Vielfalt Ihrer TT Modellbahn vergrößern können

Copyright 2007 by Peter Rauch

05419
4achs. Kesselwagen
der DMG
„Rheinwasser"
Epoche I
LüP = 94 mm

04160
2achs. gedeckter
Güterwagen GL der DR
Epoche II
LüP = 91 mm

05110
4achs. gedeckter
Güterwagen der DR
Epoche II
LüP = 92 mm

04710
2achs. Kesselwagen
der DR
Epoche III
LüP = 81,5 mm

04910
2achs. Behälterwagen
der DR
Die Behälter sind
abnehmbar. Das Modell
wandelt sich darüber in
einen Schlackewagen der
DR um
Epoche III
LüP = 91 mm

04120
2achs. gedeckter Güterwagen GO4 mit Bremserhaus der DR
Epoche IV
LüP = 81,5 mm

04150
2achs. gedeckter Güterwagen Glmi der DR
Epoche IV
LüP = 115,8 mm

04155
2achs. Bahnpostwagen der Deutschen Post
Epoche IV
LüP = 1 o 8 mm

04154
2achs. Expreßgutwagen Gbs der DR
Epoche V
LüP = 115,8 mm

04240
2achs. offener Güterwagen der DR UIC-Bauart
Epoche IV
LüP = 43 mm

04244
2achs. offener Güterwagen der DR UIC-Bauart mit Bremserhäuslung
Epoche V
LüP = 83 mm

04245
2achs. offener Güterwagen der DR UIC-Bauart mit Kohlaufsatz
Epoche IV
LüP = 83 mm

15220
4achs. offener Güterwagen Eaos der DR mit beweglichen Türen
Epoche IV
LüP = 14 mm

15210
4achs. Schiebedachwagen OO der DR
Epoche IV
LüP = 105 mm

04402
2achs. Kesselwagen
Zhh 52 der DR
"EKS"
Epoche V
LüP = 7[illegible] mm

04410
2achs. Kesselwagen
Zhh 52 der DR "MINOL"
Epoche IV
LüP = 6 mm

04412
2achs. Kesselwagen
Zhh 52 der DR
Epoche IV
LüP = 76 mm

04413
2achs. Kesselwagen
Zhh 52 der DR
Epoche IV
LüP = 76 mm

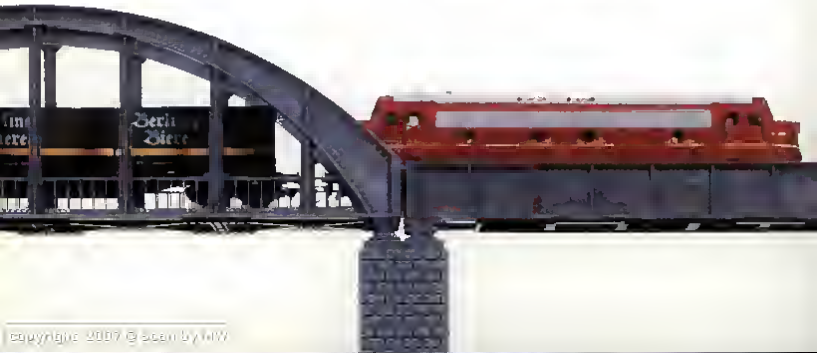
04416
2achs. Kesselwagen
Zhh 52 der DR
"BUNA"
Epoche IV
LüP = 76 mm

04420
2achs. Silowagen Vea
der DR
Epoche V
LüP = 61,5 mm

05410
4achs. Kesselwagen
der DR
"EKS"
Epoche V
LüP = 0 mm

05416
4achs. Kesselwagen
der DR
"EKS"
Epoche IV
LüP = 94 mm

05418
4achs. Kesselwagen
der DR
Epoche IV
LüP = 104 mm

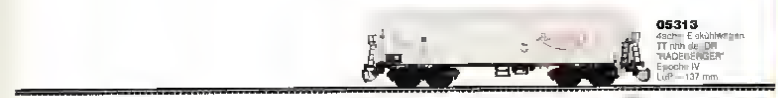


Copyright 2007 © Scan by MW

04153
2achs. Kühlwagen
der DR
„INTERFRI 60"
Epoche IV
Lüf = 58 mm

04343
2achs. Kühlwagen
der DR
„MARGONWASSER"
Epoche IV
Lüf = 98 mm

05310
4achs. Eiskühlwagen
TT nhh der DR
Epoche IV
Lüf = 137 mm



05313
4achs. Eiskühlwagen
TT nhh der DR
„RADEBERGER"
Epoche IV
Lüf = 137 mm

05314
4achs. Eiskühlwagen
TT nhh der DR
„WERNESGRÜNER PILS"
Epoche IV
Lüf = 137 mm

04510
2achs. Stahlrungenwagen
der DR mit
herausnehmbaren Rungen
Epoche IV
Lüf = 118,5 mm

04511
2achs. Stahlrungenwagen
der DR mit
herausnehmbaren Rungen
und Bretterladung
Epoche IV
Lüf = 118,5 mm

copyright 2007 © Fleischmann

04620
2achs. Rungenwagen
der DR mit
herausnehmbaren Rungen
Epoche IV
LüP = 96 mm

04541
2achs. Plattformwagen
der DR mit 2 Stück LKW
Epoche IV
LüP = 118,5 mm

15520
4achs. Tiefladewagen
der DR mit 2 Stück LKW
Epoche IV
LüP = 166,3 mm

14520
2achs. Plattformwagen
der DR mit 2 Stück
Containern
"DDR-CONT"
Epoche IV
LüP = 118,5 mm

14521
2achs. Plattformwagen
der DR mit 2 Stück
Containern
"ECL"
Epoche IV
LüP = 118,5 mm

14522
2achs. Plattformwagen
der DR mit 2 Stück
Maschinen-Kühlcontainer
Epoche IV
LüP = 118,5 mm

14523
2achs. Plattformwagen
der DR mit 2 Stück
Containern
"ckl"
Epoche IV
LüP = 118,5 mm

15511
4achs. Niederbordwagen
der DR
Epoche IV
LüP = 166,3 mm

Copyright 2007 Märklin

DR

15510
4achs. Container-Tragwagen der DR mit 3 Stück "DB" Container
Epoche IV
LüP = 166,3 mm

DR

15512
4achs. Container-Tragwagen der DR mit 3 Stück "HAPAG-LLOYD"-Container
Epoche IV
LüP = 166,3 mm

DR

15513
4achs. Container-Tragwagen der DR mit 3 Stück "SEA LAND"-Container
Epoche IV
LüP = 166,3 mm

DR

19919
4achs. Container-Tragwagen der DR mit 3 Stück Container "BERLINER BIERE"
Epoche IV
LüP = 166,3 mm

DR

15517
4achs. Container-Tragwagen der DR mit 3 Stück "WWW" Container
Epoche IV
LüP = 166,3 mm

DR

19919
4achs. Container-Tragwagen der DR mit 3 Stück "DANZAS" Container
Epoche IV
LüP = 166,3 mm

DR

19919
4achs. Container-Tragwagen der DR mit 3 Stück "MORFLOT"-Container
Epoche IV
LüP = 166,3 mm

15211
4achs. Selbstentladewagen
OOtr der DB
Epoche III
LüP: 108 mm

15411
4achs. Kesselwagen
der DB
"FINA"
Epoche III
LüP: 104 mm

15414
4achs. Kesselwagen
der DB
"GASOLIN"
Epoche III
LüP: 104 mm

15417
4achs. Kesselwagen
der DB
"TEXACO"
Epoche III
LüP: 104 mm

14151
2achs. gedeckter
Güterwagen
der DB
"BANANEN"
Epoche IV
LüP: 115,8 mm

04247
2achs. offener
Güterwagen Om 31
Epoche IV
LüP: 83 mm

15221
4achs. offener
Güterwagen Eaos 106
der DB mit beweglichen
Türen
Epoche V
LüP: 117,4 mm

04421
2achs. Silo-Wagen
Uce 909 der DB
Epoche IV
LüP: 81,5 mm

04340
2achs. Kühlwagen
ich g s
der DB
"INTERFRIGO"
Epoche IV
LüP: 98 mm

04342
2achs. Kühlwagen
ein grs der DB
Epoche V
LüP: 98 mm

04344
2achs. Kühlwagen
Ich grs
der DB
"TRANSTHERMO"
Epoche IV
LüP: 98 mm

CSD

04131
2achs. gedeckter Güterwagen der CSD
Epoche III
LüP = 76 mm

CSD

05412
4achs. Kesselwagen der CSD
Epoche III
LüP = 104 mm

CSD

14248
2achs. offener Güterwagen der CSD
U.I.C.-Bauart
Epoche IV
LüP = 83 mm

CSD

05315
4achs. Eisenbahnwagen La der CSD
"STAROPRAMEN"
Epoche III
LüP = 137 mm

CSD

05311
4achs. Eisenbahnwagen La der CSD
"BUDWEISER"
Epoche III
LüP = 137 mm

PKP

14242
2achs. offener Güterwagen der PKP
UIC-Bauart
Epoche IV
LüP = 83 mm

04132
2achs. gedeckter Güterwagen der MAV
Epoche III
LüP = 76 mm

05415
4achs. Kesselwagen der MAV
Epoche III
LüP = 104 mm

05312
4achs. Eisenbahnwagen Glm der MAV
Epoche III
LüP = 137 mm

04414
2achs. Kesselwagen
der ÖBB
"SHELL"
Epoche II
LüP = 76 mm

04416
2achs. Kesselwagen
der ÖBB
"ESSO"
Epoche II
LüP = 76 mm

04415
2achs. Kesselwagen
der ÖBB
"ESSO"
Epoche IV
LüP = 76 mm

04417
2achs. Kesselwagen
der ÖBB
"ARAL"
Epoche V
LüP = 76 mm

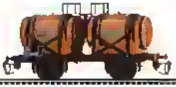
14527
2achs. Plattformwagen
der ÖBB mit 2 Stück
Ladegut
Epoche IV
LüP = 119,5 mm

04233
2achs. offener Güterwagen
der SNCB
Epoche II
LüP = 76 mm

04133
2achs. gedeckter
Güterwagen der SNCF
Epoche II
LüP = 76 mm

04231
2achs. offener Güterwagen
der SNCF
Epoche II
LüP = 76 mm

04431
4achs. Werkstattwagen
der SNCF
Epoche III
LüP = 76 mm



05413
4achs. Kesselwagen
der SNCF
"PRIMAGAZ"
Epoche II
LüP = 94 mm

copyright 2007 by Stan Ilsley

DSB

DSB

04331
2achs. Kühlwagen der DSB
Epoche III
LüP = 76 mm

04332
2achs. Kühlwagen der DSB
TUBORG ØL
Epoche II
LüP = 76 mm

DSB

04333
2achs. Kühlwagen der DSB
"CARLSBERG"
Epoche III
LüP = 76 mm

SJ

04152
2achs. gedeckter
Güterwagen
der Schwedischen
Staatsbahn (SJ)
"ASG"
Epoche IV
LüP = 15,8 mm

SJ

SJ

04411
2achs. Kesselwagen der SJ
"MOBIL"
Epoche IV
LüP = 78 mm

04419
2achs. Kesselwagen der SJ
"NYNÄS"
Epoche IV
LüP = 78 mm

15222
2achs. offener Güterwagen
Eaos der Schweizer
Bundesbahn (SBB) mit
beweglichen Türen
Epoche IV
LüP = 17,4 mm

04341
2achs. Kühlwagen der
Spanischen Staatsbahn
"TRANSFESA"
Epoche IV
LüP = 99 mm

Copyright 2007 © Trix AG

Gleis- und Zubehörmaterial

Damit Sie an Ihrer Freizeit-Modellbahn vielfältiges und erholendes Vergnügen haben, darf neben den detailgetreuen Lokomotiven und den authentisch nachgebildeten Wagen das realistische Zubehör nicht fehlen. Beim TT-Modellbau system erhalten Sie quelt alle anderen Artikel, um Ihre Eisenbahnwelt an TT-Format perfekt gestalten und den Zauber Ihres Eisenbahnhobbies vollständig genießen zu können.

Unser Gleissortiment besteht aus vier verschiedenen Gleisradien, einfachen Weichen, Bogen- und Doppelverzweigungsweichen sowie diversen Spezialgleisstücken. Aber nicht die Anzahl von Einzelgleisen macht ein Modelbahnsystem perfekt, sondern seine sinnvolle Geometrie - und die stimmt bei TT der Spur der Goldenen Mitte.

Mit unseren beiden großen Gleisradien erhalten Sie den idealen Gleis für die Paradestrecke, auf der Sie einen vorbildgetreuen Fahrzeugpark auch mit langen Schnellzugwagen ohne den bei anderen Modellbahnsystemen üblichen Wagenversatz nachbilden können. Fangen Sie einfach an und bauen Sie Ihre Anlage später aus - die Gleisstücke passen immer zueinander.

Falls Sie mehr über den Gleisbau und mehr über Lösungen für die mit dem Gleisbau immer verbundenen Fragen erfahren wollen, so erkundigen Sie sich bei Ihrem Fachhändler nach dem neuen TT-Gleisplanheft. Hier finden Sie viele nachvollziehbare Gleispläne angefangen vom einfachen Gleisoval bis zur anspruchsvollen Gleisanlage für den versierten Modelleisenbahner.

Damit Sie als Fahrdienstleiter, Stellwerkswärter, Lokführer und Rangierer nicht überbeansprucht werden, wurde den TT-Polymatic System entwickelt. Damit können die Schaltfunktionen von Weichen, Signalen und anderen elektromagnetischen Bauteilen automatisiert werden.

Copyright 2011 © Roco / MTH

Und was die Gestaltung Ihrer Modellbahnanlage betrifft, so lassen Sie sich bei Ihrem Händler einfach mal eine reichhaltige Zubehörauswahl zeigen. Neben vielen speziellen TT-Artikeln finden Sie dort auch eine große Anzahl von Erzeugnissen fremder Hersteller, die zwar in Kreisen für andere Nenngrößen gekennzeichnet sind, aber auch für Ihre TT-Bahn verwendet werden können und den sogar oftmals meisterlicher wirken als in den anderen Nenngrößen.

Alle für die Gestaltung einer Modellbahnanlage nötigen Artikel, wie Oberleitungsmaterial, Signale usw. werden zusätzlich von einer Reihe anderer Firmen auch im TT-Maßstab angeboten. Trafos können von jedem Hersteller verwendet werden, sofern sie 12 Volt Gleichstrom für den Fahrbetrieb und 16 Volt Wechselstrom für das Schalten von Zubehörartikeln abgeben.

Durch dieses Zubehör erhält Ihre Modellbahn eine realistische "Umwelt", und es kommt Leben in's Spiel. Durch verschieden gestaltete Brücken können Ihre Züge Täler, Schluchten und Flüsse überwinden. Mit Hilfe des elektromechanischen Entkuppelungsgleises können Wagen an beliebiger Stelle ferngesteuert abgekuppelt werden. Ein täuschend echtes Bahnhofsgefühl kann mit den unter schiedlichsten Form- und Lichtsignalen zu realistischem Leben erweckt werden. Und die Oberleitung sieht nicht nur "vorbildgetreu aus", sie ermöglicht den TT-Elektroloks auch einen "echten" Oberleitungsbetrieb wie bei den großen E-Loks. M i TT-Weichen Sie sich sie in jeder Hinsicht auf der richtigen Spur.

Damit Sie auch vom Beginn Ihrer Modellbahntätigkeit an alle für Sie richtige technische Lösung finden haben wir das Anleitungsheft "In a richtige Gleis mit der TT Bahn" geschrieben, das Ihr Fachhändler stets vorrätig hat und Ihnen gerne überreichen wird. In diesem Heft finden Sie angefangen vom Unterbau bis zur vollständ gen Gestaltung Ihrer Anlage für jedes Prob em eine Lösung und immer einen guten Tipp um Ihnen die Freude und den Spaß an Ihrer Modellbahn möglichst lange zu erhalten.

Steigen Sie einfach ein in die Welt der TT-Modellbahnen und Sie werden immer wieder feststellen: TT–das ist die Spur der "Goldenen Mitte"!

copyright 2007 by Trix AG

06210
gebogenes Gleis
R 286 x 45°

06220
gebogenes Gleis
R 286 x 22,5°

06230
gebogenes Gleis
R 286 x 11,25°

06240
gebogenes Gleis
R 286 x 7,5°

06310
gebogenes Gleis
R 330 x 22,5°

06320
gebogenes Gleis
R 330 x 11,25°

06330
gebogenes Gleis
R 330 x 7,5°

06340
gebogenes Gleis
R 556 x 15°

06350
gebogenes Gleis
R 800 x 15°

06110
gerades Gleis 228 mm

06120
gerades Gleis 114 mm

06130
gerades Gleis 106 mm
(Ausgleichgleis)

06140
gerades Gleis 57 mm

06150
gerades Gleis 14,5 mm

06510
gerades Anschlußgleis
57 mm

06520
gebogenes Anschlußgleis
R 286 x 45°

06610
gerades Unterbrechergleis
57 mm
Ein Schienenprofil ist getrennt und mit Anschlußklemmen zur Stromversorgung versehen. Das Gleis wird in Verbindung mit dem Trenngleis 06620 für asseha tbare G eisabschnitte verwendet.

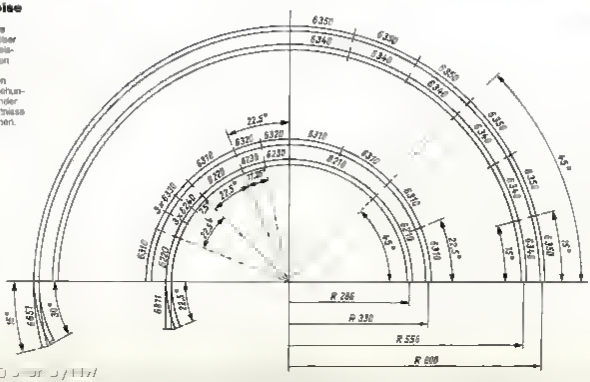
06620
gerades Trenngleis 57 mm
Es wird in Verbindung mit dem Unterbrechergleis 06610 verwendet.

06630
gerades Gleichrichtergleis
57 mm
Ein Schienenprofil ist unterbrochen und die Trennstelle ist mit einem Gleichrichter überbrückt. Der Gleichrichter sperrt den Fahrstrom in eine Fahrrichtung und läßt ihn in der Gegenrichtung durch.

06641
gerades Schaltgleis 57 mm
Es dient zur Auslösung von Schaltvorgängen wie z.B. bei Signalen, Weichen vom fahrenden Triebfahrzeug.

Gebogene Gleise

Diese grafische Tafel bietet eine Übersicht über das gesamte Bogengleissystem mit 4 Gleisradien und allen im Sortiment enthaltenen gebogenen G esstücken. Die Relationen der Gleise zueinander und ihre Längenverhältnisse sind deutlich zu erkennen.



06710
E[illegible]magnetisches
Entkupplungsgleis 114 mm

06851
[illegible]anbogenweiche links
elektromagnetisch
R 900/286 x 15°/30°

06720
Ha[illegible]kontinuierliches
Entkupplungsgleis 114 mm

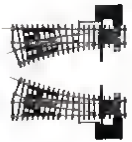
06852
[illegible]anbogenweiche rechts
elektromagnetisch
R 900/286 x 15°/30°

06813
E[illegible]magnetische
We[illegible]che links, Länge des
gerad[illegible]en Gleises 114 mm
Weichenwinkel
22,5° x R 286

06860
Dop[illegible]kreuzungsweiche
elek[illegible]omagnetisch;
Länge der sich kreuzenden
Gleise 142,5 mm
Weichenwinkel 22,5°

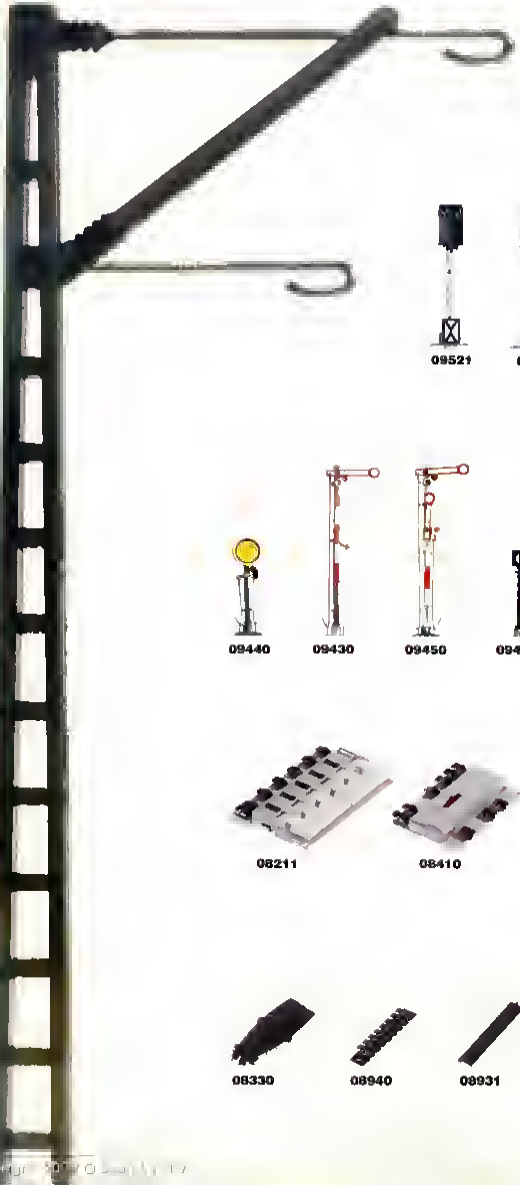
06814
E[illegible]magnetische
We[illegible]che rechts; Länge des
ge[illegible]aden Gleises 114 mm
Weichenwinkel
22,5° x R 286

06910
K[illegible]reuzung 22,5°
Gleislänge 114 mm



06825
[illegible]Universalweichenpaar, Länge
des ge[illegible]aden Stranges
114 mm, Weichenwinkel
22,5°, mit Stopweichenfunktion (nur zwei in der gesteckt bei Schienenmessung ist stromführend). Die Weichen sind mit dem elektrischen Antrieb, Art-Nr. 08330 umbaubar

06920
Kreuzung 45°
Gleislänge 57 mm



09521
LED
Lichtvorsignal
gelb/grün

09531
LED Lichthauptsignal
rot/grün

09541
LED Lichthauptsignal
rot/grün/gelb

09440 **09430** **09450** **09460** **09470**

09450
Vorsignal

09430
Formhauptsignal einflügelig

09450
Formsignal Blockstelle zweiflügelig

09460
Gleissperrsignal

09470
Abfahrsignal

09211
Tastenmodul zu verwenden als Moment- und Dauerstromschalter. Zur Erweiterung können mehrere Tastenmodule zusammengesteckt werden

08410
Schaltpult dient zur Ausführung verschiedener gearteter Schaltvorgänge

08420
Zeitschalter dient zum zeitlich einstellbaren Verzögern von Schaltvorgängen

08211 **08410** **08420**

08330
Elektromagnetanker
Wie obenangeführt für Art-Nr
08613 08614 08651
08652 08680

08940
Kabelhalter

08931
Vorbohrer

07920
Hilfswerkzeug zum Entkuppeln der Fahrzeuge mit Magnetkraft und als Schraubendreher verwendbar

08330 **08940** **08931** **07920**

09210
Fahrleitungsmast mit langem Ausleger

09260
Fahrleitungsmast mit kurzem Ausleger

09320
Tragmast (maßarbeit)

09330
Querträgerwerk für 2gleisige Überspannung

09350
Querträgerwerk für 4gleisige Überspannung

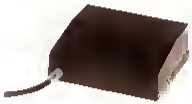
09340
Querträgerwerk für 3gleisige Überspannung

09360
Querträgerwerk für 5gleisige Überspannung

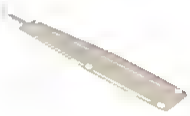
09220 Fahrdraht
09230 Fahrdraht
09260 Fahrdraht
09250 Fahrdraht
09260 Längenverstellbarer Fahrdraht 226 mm
09270 Längenverstellbarer Fahrdraht 114 mm
09300 Ü-Isolierhaken
09310 Fahrdraht zum Einbau von Streckentrennstücken

06730
Ge ades Gleis mit beleuchtetem Gleissperrsignal
82,5 mm

07950
Prellbock



08115
Fah ltransformator R2, stufenlos regelbarer Fahrtransformator von 2-12V Gleichstrom 0,6A, Anschlußwert 220 V Wechselstrom, Betriebsbereitschaft durch LED-Anzeige



07910
Aufgle se zum problemlosen Aufgleisen al er Fahrzeuge

08817 8 Metall metallisiert

08815 Elektrische Zugsch lußbeleuchtung zum E nbau in die 4achs Y-Wagen Art Nr 13810-13819 13710-13712 13720 13721 sowie 3810-13812

08814 E ektrische Zugsch lußbeleuchtung zum Einbau in die 4achs. Reko-Wagen Art Nr 13800, 13821 13750 und 13751

08816 Innenbeleuchtungsbausatz

08430 Kontaktgarnitur mit einem Fahrtrichtungsanzeiger zur Ausl sung von Schaltvorgängen durch eine Triebfahrzeug Sie kann an jeder be liebigen Stelle einer Gleisen age eingebaut werden

08817

08815

08814

08816

08430

Erzeugnisse ohne Abbildung

07940 T ennf ieiter, bestehend aus 10Trennstellen zum Unterbrechen der Stromführung

07960 Mod umwandelsatz zum Umrüsten von 5 Stück E ektrokupplungen auf Unterflurkupplung

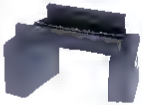
09370 Fahrradhalter

Copyright 2007 by Viessmann GmbH

07110
Bausatz Bogenträgerbrücke
228 mm

07112
Bausatz Entladebrücke
228 mm, zur automatischen Entladung der Selbstentladewagen
Art.-Nr. 15210 und 15211

07111
Bausatz Blechträgerbrücke
228 mm



07120
Bausatz Flachträgerbrücke
R 286 x 22,5°

07130
Gitterträgerbrücke 115 mm

07170

07170
Bruckenpfeiler
23,8 mm hoch

07160
Bruckenpfeiler
38 mm hoch

07160

Zur TT Modellbahn passendes Zubehör erhalten Sie von folgenden Firmen

Gebäudebausätze

H. Auhagen GmbH
DDR 5341 Mieseribera

VERO Olbernhau
PSF 27
DDR 9330 Olbernhau

Gebr. Faller GmbH
PF 55
D 7741 Gutenbach

Modell - Kfz.

UNI PLAST
Pfiesner Straße 8
DDR 7042 Leipzig

Berlin Plast
Landsbergerstraße 1
DDR 1170 Berlin

Figuren

Walter Merten
Spielwarenfertigung GmbH
Industriestraße 25
D- 1000 Berlin 42

Material zur Landschaftsgestaltung von diversen Herstellern

Gesamtgestaltung
vws Werbeagentur
Kiel • Hamburg • Berlin
Telefon 0431/77007

Text: Berliner TT Bahnen

Berliner Bahnen

Berliner TT-Bahnen Zeuke GmbH
1055 Berlin
Stenkowerstraße 150-156

Telefon 4385035
Telefax 4385035
Telex 0114730 berba dd

Sie sind auf der richtigen Spur.